

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

事務局	<p>行いました。</p> <p>今回は、これまでの状況や、今後の予定、来年度予算などについて確認をしたい。</p> <p>それでは、事務局から資料の説明をお願いします。</p> <p>議題1の「これまでの状況」につきまして、説明をさせていただきます。</p> <p>1-1 世界の「AIOIYAMA」プロジェクトに関する動きについて、参考資料1を用いて説明をさせていただきます。参考資料1をご覧ください。</p> <p>6月定例会において、「名古屋市総合計画2023」で本市の提案した原案①について、総合計画に掲載する必要があるのか、「弥富相生山線の道路事業は廃止し」という言葉はいらないだろう、などの発言がありました。</p> <p>9月定例会において、パブコメの結果等を踏まえた修正案②について、道路事業と緑地事業を分けて掲載すべき、渋滞対策と通過交通対策は関連事業として掲載すべきではないとして、市会からの修正案③が提案され、可決されました。</p> <p>また、決算委員会において、弥富相生山線の存廃などを含め所管事務調査で改めて審議するなどの発言がありました。</p> <p>1-2 第3回意見交換会の開催状況について、資料1を用いて説明をさせていただきます。資料1をご覧ください。平成31年1月より順次、市民の方々と意見交換会を行っており、第3回については地元代表や地元学区、市民団体別等に分けて建設済みの道路施設を中心に、現地にて実施し、約150名ご参加いただきました。</p> <p>「第3回意見交換会」で出された主な意見についてご紹介いたします。</p> <p>道路建設賛成の意見としては、</p> <ul style="list-style-type: none">・自然を100%保全することは無理だが、ある程度の保全は可能なはず。ホテルが道路をつくらない理由にはならない。・環境に配慮した道路なのに、何に反対しているのか分からない。・ここまでできているのに止めているのは税金の無駄遣いだ。 <p>道路建設反対の意見としては、</p> <ul style="list-style-type: none">・園路を造らなければいけないのか、既存園路を使えばよいのではないのか。・「畑（ふれあいの丘）」へ行くのに、どうして建設済み道路からアクセスさせなくてはならないのか。・シェルター上部にもホテルがいることを説明され、そういった事例をもとに道路建設が環境に影響を及ぼさないと既成事実化しようとしているのではないのか。 <p>などの意見が出されました。</p> <p>1-3「請願・陳情」につきまして、資料2を用いて説明をさせていただ</p>
-----	---

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

会長	<p>きます。資料2をご覧ください。</p> <p>令和元年8月7日から令和元年10月31日にいただいた請願・陳情をご紹介します。</p> <p>これらの請願・陳情は、市民団体や地元団体の方からいただいております、合計で6件ございます。</p> <p>① <令和元年請願第12号></p> <p>「弥富相生山線の完成に必要な予算措置を速やかに講じ、早期に開通させることを求める件」について、提出されています。</p> <p>② <令和元年陳情第9号></p> <p>「天白区相生山緑地を横断する弥富相生山線の道路事業の完全廃止を求める件」について、提出されています。</p> <p>③<令和元年陳情第10号></p> <p>「中断された弥富相生山線を8割完成と言う人がいることに対して、予算の約8割を執行したのであって8割完成とは違うと正すことを求める件」について、提出されています。</p> <p>④<令和元年陳情第11号></p> <p>「相生山緑地整備に係る素案におけるふれあいの丘と称する施設の場所及びアクセス方法の変更を求める件」について、提出されています。</p> <p>⑤<令和元年陳情第12号></p> <p>「相生山緑地の整備計画について、100年先を見据え、環境問題から検討することを求める件」について、提出されています。</p> <p>⑥<令和元年陳情第13号></p> <p>「相生山緑地に市民本位の緑地公園を造ること等を求める件」について、提出されています。</p> <p>詳しくは、参考資料2 受理一覧表をご覧くださいと思います。また、現在保留となっている、</p> <p><令和元年請願第9号></p> <p>『相生山緑地に関する道路事業の廃止と整備について「市民による住民意向調査」の集計結果を尊重し反映させることを求める請願』につきましても、参考として記載をしております。</p> <p>それでは、これより意見交換に移ります。議題1について、発言したい方は挙手をお願いします。</p> <p>わしの言ったことはちゃんとやっとなるかな。要するに初めの、昭和30年代か、一番最初に道路造るといった時の需要と、それから途中で、10年前に見直さなあかんのじゃないかということになって、その時の交通事情と、なんで道路を造らないといかんか、多分、名古屋東部に街がだいぶ広がってきたんで、主要な交通事情が発生するだろうと。それに従</p>
----	---

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

	<p>って、交通渋滞なんかも多ならへんかというようなこと。が、一番最初で、その次は、10年ぐらい前だけれども、現実に野並交差点の渋滞状況があの時は相当ひどかった。地下鉄開通前ですわ。それについてどうだということで、識者によるあれ、ありましたよね。何だったあれは？</p> <p>検証委員会…。</p> <p>検証委員会。ほんで、あの時には道路は造れば、造ったことだけのことはある。そんなこと当たり前のことだ。意味のない道路なんてありませんがね。結局、どういう風に交通量がどうなって、どうなるんだと。西の方へ行くと桜台があって、東の方へ行くと豊田工大があってどん詰まりになっとなって、どうのこうの等々あってシミュレーションが出来ないと。きちんと。道路造ったら、果たしてここがどうなるのか、良くなるのか、悪くなるのか。そうなったわけだ。</p> <p>ほんじゃあ現状において聞きたいのは、その頃から8年経って、本当に交通事情はどうなっとなるんだと。実際、車が何台通って。道路を通せ、通せと言っとる人たちの合理性は本当にあるのかと。それをファクトで示してほしい。ちゃんと。うちの前から相生へ行けるでというのはそれはそれで、ひとつの民主主義だというにはあるけど。社会、地域全体としての本当に道路を造る意味が、あるのかどうか。少なくとも、わしの知っとるのは、野並交差点の渋滞はなしと。なしで、100%どうかは知りませんよ。そういう状況なわけで。ほんであとは、通り抜け、入り込み交通の。僕はもっと色々規制してもいいと思っとるが、まあ、ああいうやり方も一つあるで。それはそれで色々工夫されとる。そうなると、道路を通す理由は何なんだ。現状で。ここをですわね、ファクトで示してもらいたい。そう思います。今日でなくてもええわ。</p>
緑政土木局長	<p>これまで積み上げてきたものがありまして、それがまだ地域の人への説明もそれほど十分できてはないので、丁寧にその辺の数字も含めて説明出来たらなと考えています。</p>
会長	<p>その時にファクトで示さんと。その時の交通事情やった名古屋大学の先生だと思っけど、あの人も立派な人で、話を聞いたけど、その人にとって8年経って、あの時はきちんとシミュレーションが出来んと。でも今、どうなんだ。というのを一遍聞いてみたいわ。本当のプロに。ファクトで。事実で。僕からはお願いしたい。感情論だけで言っってはいかんということですよ。どうも、道路を通す意味はないんじゃないかと、わし。感じられんのですわ。今、ここにきて。それより世界に冠たる、まあ、おもしろいユニバーサルサービスパークが出来ると。はるかに地域の人、また名古屋の人にとって、日本にとっていいんでないかと、思えるんだけどね。それも思い付きではいかんで。交通量等をきちんと</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>緑政土木局長</p>	<p>事実で把握したいと、思っております。</p> <p>それはまた、以前からお聞きしている話なので、きちんと数字を示して、ご説明したいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>わしばっか話とってもしかんけど。いかんこともないが。まあ71にもなりましたんで、きちんと責任ある対応を取らないかん。</p> <p>では、各作業部会において、いま議論のあった内容を踏まえ、引き続き鋭意検討を進めてほしい。</p> <p>続いて、2つ目の議題である「今後の予定について」に移ります。それでは、事務局から説明をお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>議題2の「今後の予定」につきまして、説明をさせていただきます。2-1 検討フローについて、資料3を用いて説明をさせていただきます。資料3をご覧ください。</p> <p>資料3は、全体のスケジュールを示したものであり、平成30年12月16日に説明会を開催し、平成31年1月より順次、市民の方々と意見交換会を行っています。</p> <p>名古屋市総合計画2023の修正可決などを受け、道路事業と緑地事業の意見交換会についてはそれぞれ進めていきたいと考えております。また、都市計画変更の手続きを始めるにあたり、手続き着手の判断を行うよう記載をしております。</p> <p>2-2 来年度予算について、参考資料3,4,5,6を用いて説明をさせていただきます。</p>
<p>道路事業廃止作業部会長</p>	<p>道路事業廃止作業部会、部会長の服部でございます。お手元の資料の参考資料4をご覧ください。</p> <p>道路事業廃止作業部会で行う渋滞対策工事について、資料上段に対策エリアや交差点を、下段にスケジュールをお示しいたしております。</p> <p>今年度は野並交差点エリア、島田交差点エリアの両エリアにおける交差点改良の詳細設計を行い、野並交差点エリアでは交差点改良工事に着手してまいります。</p> <p>来年度は、島田交差点エリアの工事に着手し、2か年をかけて工事を実施する予定です。そのうち、来年度の予算要求にかかる箇所は、赤字でお示ししている部分で、島田交差点の準備工事と、新島田橋西交差点の交差点改良工事です。</p> <p>今後、2つのエリアの工事が完了しましたら、交通量調査等により、効果検証を行ってまいりたいと考えております。</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>交通対策作業部会長</p>	<p>資料を1枚戻っていただき、参考資料3をご覧ください。各作業部会の来年度予算の要求方針をお示ししております。</p> <p>当部会では、ご説明しました交差点改良工事等に必要経費として2億円を要求したいと考えております。</p> <p>道路事業廃止作業部会からの報告は以上です。よろしく申し上げます。</p> <p>続きまして、交通対策作業部会から説明させていただきます。部会長の井田でございます。</p> <p>当部会では、これまでに23回の会議を開催し、弥富相生山線の隣近住宅地への通過自動車の入り込み対策について、検討を進めてきております。</p> <p>参考資料5にて今年度の実施内容について、ご説明します。なお、今年度については、山根学区交通対策協議会での話し合いを経て、対策工事は実施せずに、交通状況調査のみを行うことで、進めてまいりました。</p> <p>まず資料左側ですが、入り込み交通対策範囲において、交通状況の変化等を把握するために交通状況調査を9月25日に実施しました。</p> <p>主な調査内容といたしましては、主要な通り抜け経路上である双子池前の交通量調査、対策範囲内の通り抜け台数や経路の把握を目的としたナンバープレート調査を行いました。</p> <p>結果は、右側の2にお示ししてあります。</p> <p>(1) 主要な通り抜け経路上にある双子池前の交通量について、3箇年分の推移を示しており、これまで1,300台程度で推移してきましたが、今回の調査では1,173台と減少しました。</p> <p>(2) 対策範囲内の通り抜け台数の推移を示しております。平成29年から若干増加傾向にありますが、前年度と比較しますと大きな変化はありませんでした。</p> <p>(3) 地元から頂いているご意見で、左図の【主要な通り抜け経路】に対策を多く実施したことにより、それらを避けて小学校の方へ入り込むようになったのではないかというご意見がありましたので、A、B、C、D各地点における交通状況を調査しました。A、B、C、D各地点を通過する車両のうち、通り抜ける車両の割合は20%前後であることが分かりました。今回初めての調査となり前年度との比較はできませんが、引き続き注視していきたいと思っております。</p> <p>地元の主なご意見ですが、ハンプを設置した山根公園北側の道路は、交通量が減ったと感じる、というご意見や、A、B、C、D各地点での通り抜け割合は低いが、小学校周辺を通行している車は多く感じられるというご意見も頂いております。また、さらなる安全対策として、速度を30kmで規制して取り締まりを実施してほしい、というようなご意見も</p>
------------------	---

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

緑地整備作業部会長	<p>頂いております。</p> <p>今後の方針といたしましては、一定の入り込み交通対策を実施してきた中で、引き続き入り込み交通状況を調査・検証し、これまでに実施した入り込み交通対策と共に地元へ広く周知してまいりたいと考えています。次に、資料が戻りますが参考資料3をご覧ください。来年度の交通対策作業部会で要する費用としまして、160万円の予算で引き続き交通状況の変化等を把握するための交通状況調査を実施したいと考えております。交通対策作業部会からの報告は以上です。よろしくお願いいたします。</p> <p>緑地整備作業部会、部会長の山田でございます。参考資料3をご覧ください。</p> <p>緑地計画の必要な経費といたしましては、1,200万円を要すると試算しております。参考資料6をご覧ください。緑地計画の令和2年度の検討予定について、ご説明いたします。</p> <p>まず、1. 令和5年度までのスケジュール（案）でございます。総合計画2023で示した通り、令和5年度までに緑地計画の検討を進め、基本計画の策定を目指しております。</p> <p>平成30年12月の説明会開催後から、今年度にかけて地域の方や市民団体の方と意見交換会を3回開催してまいりました。意見交換会では、緑地の基本計画の素案に対して、「自然を壊してまで、いろいろな施設を造るべきではない」という意見や、一方で「どんな人にも平等に利用しやすいものを造るべきだ」といった意見など、相対するご意見をいただいております。また、「専門家や意見の違う方も交えて意見交換がしたい」とのご意見もございました。</p> <p>そのため、地元や団体ごとでの意見交換会は一度区切りとさせていただき、これにかえて様々な立場の方が同じテーブルで議論ができる協議体の設置準備に入り、令和2年度には協議体で緑地の基本計画について検討を進めたいと考えております。</p> <p>2. 協議体の設置については、地元の方や市民団体の代表の方、まちづくりや社会福祉、動物、植物などの有識者、行政から構成される協議体を設置し、協議体の進行、運営に関しましては、意見調整を専門とする中立的な立場にある方にファシリテーターをお願いし、緑地計画を固めていければと考えております。</p> <p>3. 令和2年度 予算要求項目（案）でございます。緑地計画の検討として、緑地の基本計画素案の修正、協議体の運営補助、ファシリテーターや有識者への謝金、及び、環境調査などを予定しております。緑地整備作業部会からは、以上でございます。</p>
-----------	---

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

事務局	議題2の資料説明は以上です。市長にお返しします。
会長	<p>それでは、意見交換に移ります。</p> <p>入り込みは極めて丁寧にやっとなるんだけど、一方通行やいわゆる右折禁止とか、ようけしとるわけだ。こんな長いことかけるというのがどうも。まあ入り込み交通は最優先で対応するということになってますけども。これはなかなかのことですよ。こんな丁寧にやっとなるところ見たことない。端的に言えば、青色の線や、ABCDのところ、通行禁止にしてまって、地域の間だけパスポート持つとって通れるようにすれば終わりなんですよ。古出来町のところもそうだ。ナゴヤドームやる時そういうふうだった。何時から何時まで通行禁止と。地元の間はパスポート付きで通れると。それもそのうちに、やめた訳じゃないけど、やめになってしまいましたけどね。一発で解決しますよそりゃ。それでも違反するやつはおる。それから30km/h以内とあるけど、なんべんも言っとりますけど、ラウンドアバウトをこういうところに付けばどうだ、幹線のどえらいとこでは無しに。もう通りにくくてしょうがないと、とにかくあそこ行くと、織田信長が真ん中に立っると。せっかく丁寧にやっしてきたんで良いとは思いますが。</p>
交通対策作業部会長	<p>地元からはですね、交通規制をやっていただきたいというご要望がございまして、それに対しては愛知県警さんの方がですね、年度末を目指してこのゾーンを30km/h規制ということで今動いていただいておりますので、地元のご要望の方にはですね、そういうことも併せて応えてきたいと考えております。</p>
会長	<p>30km/h規制ようけあるけども、守っとなるかようわからんけども。真ん中に障害物おいてラウンドアバウト作ったほうがはるかに早いですよ。走れんのだから。交通事故も無くなるし。警察は嫌がるけど。警察に言うこと言ったらなかんわ。信号上の規制という何十年来のドグマに従っとなる。信号は決して安全ではなかったと。こないだ私が調べたところ、ドイツやなんやの理論だでね。</p>
交通対策作業部会長	<p>これまでの色んな狭めたりだとかハンプを作ったりだとか、地元の方といろいろ話をさせていただいている中で、それが使いにくいというご意見もございまして、ひとつひとつ地元の方と相談してやっていきたいと思っております。</p>
会長	<p>そんな障害物つくるなら、真ん中に織田信長建てといた方が早うできるぞ、その方が。地元の人がわーわー言うと思うけども、通</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>緑政土木局長</p>	<p>行禁止にして、あんたたちはパスポート持っとると。圧倒的に便利ですよ、これは。地元の方はパスポート出しますよと。だからこうやってゆっくりしとる理由は何かと言うの、聞きたいのは。まあええ、聞かん方がええわ。</p> <p>今部長が言ったみたいに、一個一個対策とるのに地元の人と話し合いをしながらやっている中で、通りにくいという声も実はあるものですから、納得のできるやり方をやっていくと。あとはさっき言われた真ん中に障害物を置くとですね、右折がですね、普通は手前を曲がって右折するんですけども、ラウンドアバウト方式で曲がるとなると、周りをまわって、左へ1回ぐるっと行って、その円弧の軌跡がとれないというのが、警察とのやり取りで、交差点が小さいと右折ができなくなる、曲がり切れなくなるというようなことがあって、その方法は今新しい交通対策で交差点が小さいところで何ができるかという検討をしておりますので、それがモデルでやれるようになれば、ここをまずはやるのはあるかなと思っています。</p>
<p>会長</p>	<p>トラ柵で置いときゃ金タダだ。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>それをやったときに、右側を回っちゃうと左折の車と正面衝突になっちゃうので、左側を回っていかないといけないというルールをしなければならぬ。そうするとぐるっと回ると交差点内でUターンができるくらいの大きい交差点でないとならぬと車が回り切れぬという問題があるんですね、その検討はどういうやり方ができるかというのはやっておりますので。これができるんじゃないかというのは、例えば見た目だけ障害物に見えて踏んでもいいみたいなのができないかだとか、いろいろ検討はあると思いますので、ちょっとお時間がかかっているという、そんな状況です。</p>
<p>会長</p>	<p>警察は嫌そうだな、話しとると。やっぱり信号を作ったってしょうがないわ。規制も。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>ラウンドアバウトの実験をやりやすいところという協議はしてますけど、どうしても車用の横断なので、手前の横断歩道で止まって、また交差点入るところで止まるので、どうしても横断者が多い交差点では非常に使いづらいということがあってですね、障害者の方の案内を含めると、信号との併用じゃないと横断のタイミングがなかなか難しいという投げかけもかけられて、対応を協議しているという状況です。</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>会長</p>	<p>こないだ国会図書館からの資料でお届けしたと思うんだけど、ドイツかオランダか忘れたけども、そんなに大きくない街だと思うけど、信号交差点を廃止したと、ラウンドアバウトばっかにしたと、事故が8割減ったという記録があります、7か8割。だから信号による規制はイリュージョンだと、そういうことを勉強する人たちもおる。それを県警に言うとはそれはどうのこうのと言います。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>検討会はやり始めておりますので、時間かかっておって申し訳ないんですけども、またご報告します。</p>
<p>会長</p>	<p>そういう意見もあるぞと。いわゆる交通規制が警察の公共事業みたいになつとる。総額が、交通違反の全体の検挙の金額と同じなんだと、なんのためにやっとなやこれとって。こうゆうこともあるで。わしは古出来町におるけども。住んどる人にパスポート渡して、あとは通行禁止にするのが1番便利やで。一発でようなるで。やってみりゃいいがや、いかんかったらやめりゃいい、と思ひますけどね。すいませんいろいろ喋って、他にどうですか。小島先生何か。</p>
<p>小島アドバイザー</p>	<p>3点話をしますが、タイミングの問題がひとつあるんだけど、タイミングというのはこのプロジェクトの最初は今一つは自然の問題と、障害者の問題。</p> <p>自然の問題で言うと、最初に河村さんが市長になって大きなCOP10があつてもう10年。来年、中国だけ今度やるのは。市長ご存じですよ、やるのは。10年なんですよ。名古屋で議定書やって、ターゲット作り、この10年で何をやったんだ、愛知県や名古屋市はどうしたんだという話を来年やらなきゃいけないですよ。このタイミングで名古屋は何を持っていくんですか。来年の中国のCOPにね、ということ考えないと。</p> <p>もうひとつ障害者の話ね。この相生山をやった時は、他の都市も何もやっていなかった、ちゃんとね。ところが例えば今話題になっている、れいわの障害者、国会議員に言って一生懸命直してますよ。それから北川さんがやっているマニフェスト大賞なんていうと、今年のグランプリはインクルーシブですよ。これ東京の都議がもらったんだけど、都市公園に障害者の遊具を設置した。あるいは地下鉄に子供や障害者が乗れるようなものをつくった。これがマニフェスト大賞ですよ。障害者の話も世の中進んでいて、なんかこうぐずぐずしているうちにとっちゃんただけど、せつかくのものがなんかどんどん追い越されているという気はします。世の中そういうところに焦点が当たって先行的に始めたんだけど、他のものがどんどん進んじやって、そこに脚光が浴びていて、だんだんくすんできちゃうじゃない、こんなにゆっくりやっている</p>

と。世の中の流れはもっと早い、というのが障害者の関係ね。自然と障害者。

あと都市計画です。都市計画は昔アセス法を作っていた時に、アセスと都市計画双子なんですよね。法律を作る時に都市計画の中に入れ込んで直したんですよ。その問題が二つあって、ひとつは利害調整の問題。つまり住民の意見をどういう風に取り入れるかという問題と、それから科学的技術的な問題と二つある。今、相生山のプロジェクトもその二つをやっているわけですよ。前回話をした議を経てがどういう意味、都市計画がどういう風にできているんですか。都市計画を扱っている人には常識なんですけれども、都市計画の変更もこの二つがあるわけですよ、手続きとそれから中身。手続きについては大きく法律の作り方が変わっていて、というのを今日出したんですけども、昔の都市計画解説じゃないですけども、都市計画審議会の議を経なきゃいけないだ、議を経てというのは手続きだから、とにかく経ればいいことなんです、ものすごく端的に言えば。だけどそこで議を経たら同意する旨がない議決の場合には、無効となる場合が多いですよ、という風に解説書には書いてある。本当ということが裁判所判例をずっと見ていくと、本当という議論の、裁判所が見るのは手続きが踏まれているのは見る、でも本当に無効となるかどうかは都市計画法第13条の具体的な土地利用だとか交通等だとかそういうような科学的な問題で裁判所は判断しているわけですよ。まさに最初に市長が言った交通量はどうか科学的技術的な問題、つまり都市計画法の第13条の要件を裁判所は審理するわけですよ。手続きは合意形成があるかないかを審理するわけではない。手続きをやっているかどうかということをやっただけですよ。そう意味では手続きの問題と科学的技術的な問題とどっちが役所として大切かということ、科学的技術的なことを整理することがまず基本ですよ。これは早急にやらなきゃいけない。これは集中的にやらないと、いつまでもだらだらやっただけかもしれないわけですよ。

手続きの面から言うと、手続きが慎重すぎて行政がなかなか動かない、あるいは進めるのも進めないのも審議会のせいにしていてと批判があって、法律の議を経てとか審議会の運営をどうするのかということについては、閣議決定をしてとにかく行政の責任を全うしようじゃないかというのが審議会等の整理合理化に関する閣議決定、これは平成11年、1999年にやった、そのあと法律をどんどん変えてですね、尊重義務を法律改正のタイミングで全部削除してきた、まだ残っているものもあります。仮に尊重義務が残っていても、それは行政の責任を軽減するものではないから行政の責任を果たせと、言っているわけです。8ページにある参議院法制局、審議会には参与機関と諮問機関があります。行政決定をやる検査官適格審査会、電波監理審議会はひとつの拘束力はありますけれども、

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

ほとんどのものは諮問機関なので行政の責任はしっかり果たしてくださいよと、まだ法律上尊重義務が残っているのはあるけれども、答申に拘束力はありませんよ。この間起こったように報告書をもらわないというのはどうかとは思いますが、いわゆる2000万問題ね、年取ってから2000万。もらったからと言って別に役所はそれに拘束されるわけじゃないですよ。だからあれももらえばよかったですよ。そういう意味では行政の責任をしっかり果たするのが大切だと思います。利害調整とか手続きとか、この間言いましたけれども場所前のけいこが長すぎてですね、なかなか本場所にこない。法律を作る時は、法律の中で利害調整ができるように、意見を聞いたりとか告示をしたりとかやるわけですよ。ところが法律がせっかくお膳だてをしているのに、ちっとも法律に乗ってこない。なんのためにこういう法律を作ったのかということがあるわけですよ。もちろん法律を作るときは一生懸命、法制局やら都市計画部局とやりながら、いわゆるパブリックインボルメントの規定でずっとやるんだけど、せっかく法律作っても場所前のけいこで終わってちっとも本場所が始まらない。ある程度のこなしは必要なんだけど、こなしを全部やってあと法律に乗ったらしゃんしゃんしゃんでやろうとか、そういうことで法律を作っているわけじゃないですよ。あとはしゃんしゃんしゃんにしましょうね、そういう感じがするわけですよ。やはり目に見えるところで議論してもらう部分はあるわけですよ。意見書を出してもらったり、公聴会を開いたり。今のやり方は場所前でぜんぶしゃんしゃんやって、法律に入ったらほとんど意見出てこないというやり方なんじゃないかなという気がするわけです。だから法律を作ってきた側からすると、なんかちょっと違うんじゃないですかね。ある程度やったら法律の日の当たるところでやってもらいたい、という気はするわけですね。作ったっていうとあれだけども、その時に都市計画法も見ていたから、やったから一緒に、と思うんですけども。

都市計画一般の見直しもどこの自治体もやっている。国土交通省の方もあまりにも慎重すぎるんじゃないか、古い都市計画が残ってるんでね。実施していないからすぐ直せとは言わないが、直すにあたっては慎重にすぎるんじゃないかと指摘されていませんか。そういう意味で少子高齢化のなかでお金もこれからなくなっていくということで、いろんな公共事業あるいは都市計画も、どの自治体も整理しているはずですよ。そういう観点から、都市計画審議会の運用とか、見直しとかというのは大きく時代が変わっている、少子高齢化と金がなくなるっているということです。そういうことで変わってきているので、もう少しスピード感をもってやっていただきたいなと思う。例えば参考資料6を見ると、地元、活動団体、有識者による協議体で緑地計画を検討3年間、3年間だとかいう計画を立てると3年目にならないと議論なんて煮詰まらないです

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

よ。だって高校1年生になって、大学受験は高校3年だ、1年生からやりますか、大学受験勉強を。やるけれどもそんなに一生懸命やらないですよ。最後の6か月で一生懸命やるんですよ。3年間もありますよって出したら、最後の1年やればいいんだとならないですか、行政計画として。役所がやるものとして3年ありますよと言ったら、やっぱり住民に対して誤ったメッセージを発するじゃないですか、3年目にやればいいんだというメッセージになるんじゃないですか。進行管理というのは局長なり担当課長の責任ですよ。政治の面が大きな方針を出すんだけど、それをどう進行管理してどういう風にやっていくかは行政官の責任なんです。この情報を出したら住民はどう思うか、僕はそう思いますね、3年目にやればいい。行政の責任、スピード感を考えて進行管理をしていく必要があるんじゃないか。せっかくの相生山のプロジェクトが、世の中からどんどん置き去りになっていくのはもったいないと思っているんです。

最後ですけれども、来年のCOP10の10年ですよ。何を持っていくんですか。せっかくのもですよ、これは。あるいは障害者についても、れいわだとか一生懸命やってそれが脚光を浴びて、せっかくやっているのに、やったときはものすごく先駆的なんですよ、追い抜かれていませんか。というような感覚も併せて持ってもらいたい、ということをお願いしたい。

会長

確かに資料を見ていると目もくらむような話。先ほど言ったように、わしはリアリスト。現実を離れたら倒産しますんで。道路の必要性をはっきり数字で出さんと、住民の皆さんに言ったって、はっきり言ってわからんがね、どう思いますかって。昔の感情もあるだろうし、そういうものも入っちゃう。早うなおさなかんし、一方小島アドバイザーが言ったように今しょっちゅうテレビなんかで、東京オリンピック、パラリンピックやっとする。時代は明らかにみんなで助け合おうというか、そういう時代になっているのは間違いないわ。その当時こういうところの話は懐疑的だったんだけど、抜かれてまって来年のCOP10の10年目もどうするかと言われ、確かにどうするかとなっとする。本当に道路がいるのかと、これだけたって。8年前の時は野並交差点の問題だったですよ。中で火事が起こるとか消防だとかは消防局になるけれども、クレーンしておいてくれていると分かったし。やっぱりリアルな数字を知りたい。なんでここまでいうかという、その時の学術検証委員会で交通の専門家が、よく今の状況では分からないという結論だったですよ、確か。シミュレーションできないと不確定要素が多すぎて。そういうやつだ、特に言うんですよ。それじゃあ8年たって、事情は相当変わってきたと、まだこれから交差点改良もやるけど。教えてちょう。

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>緑政土木局長</p>	<p>シミュレーションのこれまで積み上げているものもありますし、最新のデータ含めて、地域の人に納得いただくために説明が必要だと思っていますので、そこは市長さんにご説明したい。</p>
<p>会長</p>	<p>リアリズムで。過去の変な恨みつらみじゃないけど、そういうのじゃなくて。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>当時の学術検証委員会は、普通で言うと1km四方の都市計画のネットワークと比べると、ここ3km四方くらいの距離があるので、そこを抜けるときの近くの交通は、通り抜けるという効果は造ればあるということと、造らなかった時の車がどう回るという詳細なシミュレーションは難しさがあると言われていたと思いますので、あくまでも想定として地域の人を受忍の範囲なのかどうか、みたいなそういう議論なのかなと思っています。具体的に回った時に何分くらい余分にかかるのか、どれくらい不便になるのかとかそういう議論を併せて地域ではしていかなければいけないと思っています。そこの丁寧さが今まであったかということ、あんまりなかったような気がしますので、もう少し意見交換会を、小島先生言われるようにスピード感がやっぱりいると思っていますので、まず道の話についてきちんと説明をして理解ができるかということと、併せて緑地の計画というのは3年間のうちですけれども、先ほど緑地部長が説明しましたみたいに協議体みたいなものをつくってですね、プラン作りに地元参画してもらおうような形を来年度から取れないかと思っていますけれども、そんな3年間のんびりやっているということではない進め方に注意していきたいと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>協議体の中に交通の学者は。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>そこがですね、今回議会の総合計画の時に道は道で、ちゃんと市長言われたきちっとしたデータを示した議論としてやって、緑地の話と混同させてやらないようにみたいなことが割と強い意見であったものですから、実際には平行作業なんですけれども、道の説明は特に地域の人に対して強くやっていく。それから自然を守ったりユニバーサルデザインの公園にしていこうという人達との議論とですね、多少これはメインテーマを分けながらやっていくということも必要かなと今思っていました。それを併せてどこかで集約手続きのところで集約して、その判断は3年後ということではなくて、もう少し早いタイミングで市長にご報告したいという風に思っています。</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

<p>小島アドバイザー</p>	<p>都市計画も基本的には作り方というのは、都市の在り方なので、交通量だとか将来推計をどうするかとか、どうやって都市機能を発揮させるかっていうある意味では科学的技術的なデータを併せて、これが一番いいんです。あるいはセカンドベストの案もある。これはですね役所の仕事ですよ。次に実際に住んでいる人たちとの権利関係、権利関係がある他人のところに道路通すわけにはいかないから権利関係はマストなんだけども、しかし利便性の問題というのはAさんBさんCさんいっぱいあるわけですよ。利便性の調整はある意味では意見を聞いたりとかやるんだけど、どこかで判断しないといけないわけですよ。それは都市計画の作り方な訳じゃないですか。まずは役所がやるべきことをスピード感をもって整理をして、そのうえで権利関係はそんなあるかどうかわかりませんが権利関係はマスト。今の議論はAさんBさんCさんの利害調整がものすごく大切で、これ大切なんですよ、順序が逆転しているかパラレルに考えているんじゃないかということなんです。現場の問題として、皆さんの利害が納得できる案でやるっていうのは当然分かりますけれども、まずやるべきことをやらないとですね、どんな材料で皆さんに説明するのか、いきなりAさんBさんCさんの話を聞いていても、まとまらないですよ。だって軸が分からないですし、都市計画法はそもそもそういう風にできていないから。法律に書いてある色々な条件で、都市計画つくりなさいと書いてあるわけじゃないですか。そこが基軸になって説明しないと、いきなり便利だ便利じゃないと言われたって話のしようがないわけですよ。そこを早くやって、もうずいぶんできてるんじゃないかという年月がたっているわけです。進行管理としてスピード感が違うんじゃないかというのが、都市計画をやっている方に申し訳ないけど、法律はそういう風にできているんじゃないですかということをおっしゃっているんですね。</p>
<p>緑政土木局長</p>	<p>おっしゃられること痛いほどよく分かるところであるんですが、今回すでに都市計画として道路はすでに計画されていて、それについての予算執行が8割終わっているところ変更する必要があるかと、いうことの議論になっているものですから、通常の都市計画論理上でいうと、交通密度とか技術的な面で行くと、造るという論理もじつはあるのでそれを否定する根拠と、それから否定をして造らなかった時に出る影響があるかないか、その二つをやらないといけないと思っただけで、ちょっとそこに時間がかかっていますね、法律の組み立てはおっしゃる通りだと思いますんで、そこはスピード感をもって地域の人への説明もあまり十分じゃなかったということもありますんで、していきたいなという風に考えています。</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

堀場副市長	<p>都市計画の手続きは都市高速道路みたいに、ずいぶんと反対とかあったりしたなかで大方の市民の合意というかたちで造ってきている実績があります。それはそれでどこかで判断する必要があって、おっしゃられる通りどこかで決めていかなきゃいけない。ただ今回の場合問題なのは、都市計画云々の存廃の前に、造るか造らないかの話を地域として、そういった議論になっているというところがあって、従来進めてきた動きを変える、さっき言いましたけど、そこの部分の議論の手間がかかっちゃっているんですね、それは事実です。特に道路の規模自体が、名古屋市全体に及ぼす影響とかそういうものでもないのに、どうしても地域の合意というもの、どこまでの合意かというレベルの問題だと思いますんで、そこはどこまで言い切れるか。できるだけ早く合意を取ってやっていこうということになりますので、その手順を一生懸命踏んでいるところという風に都市計画の担当としては見えています。都市計画の手続きでちょんちょんという風にはたぶんならなくて、この件は色々と意見がこれだけあるところを見ると、どこかでどうするのか決めるという段階が、そんなに時間があるものではないと思いますので、そのために一生懸命やってみよう。確かに科学的根拠を示して云々というのと、小さいところなので限界があるので、そこの中で地域は実態どうだと言っているのはそこの部分は解消しようとする作戦だと思いますので。あんまり手順ばかり確かにおっしゃる通り考えていると、これはこれで理念がなくなりますんで。</p>
小島アドバイザー	<p>出てきている陳情が様々で、こういう状況に今あるんだなと、こういうものが出てきているということは、そろそろ熟してきているということです。いろんな橋を架けるなんだのかんだのやる場合もそうなんですけど、ここまで色々な意見が出てきているのはそろそろ皆さんが、ああでもないこうでもない言ってきてですね、だいたいそろそろまとめが近くなっているんだなという風に思いますけれどもね。</p>
堀場副市長	<p>道路についてそうだと思います。緑地の方はどちらかというともう都市計画はありますので、あとどう造るかという話なので、ちょっと違うかなという気がしますけれども。</p>
小島アドバイザー	<p>理屈だけやっているわけじゃなくて、現実にはいろんなことも見てきているから、色々話を聞いてきて、現実的にうまくいくように。ただ理念とか柱を忘れちゃうと、足し算引き算だけで行政やっているみたいなことになっちゃうから、柱はしっかり押さえておかないといけない。あとはどういうタイミングかというのをはからないと、責任を持った行政はできない。</p>

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

堀場副市長	地域の意見がおっしゃれる通りこれだけ出ているのは、熟しているかはともかく、少なくとも皆さん意識をして意見を言うようになっていることは、そういうことだと思いますけれど。
会長	道路を造らなければいけない理由はなんなんだ、端的に言うと。
緑政土木局長	都市計画が造ることになっているというのが現実。それを止める理由がどこにあるのかというところもやらないといけない。自然を守るのが、あれだけホタルの生息地があるんですけれども、そういうところも含めて守っていくことの必要性も。一方で道路を止める理由の一つとしてきちっと科学的に説明をしていかないといけない。
会長	野並の交差点が大変な渋滞だと、そういうものもあったんだな。
緑政土木局長	造る側の論理は、あれが通ると東海橋線とか地下鉄工事中の緩和に必ずなると思っていたので、当時の行政担当、当局としては地下鉄開通前に造り終えたいということで造り始めた、という風に思っていました。ただそれがいろいろな経緯の中で、造るのがなかなかできなくて、地下鉄がその前に開通して、今だと交通状況も変わってきているのが現実の中で、造らなくちゃいけないのかというと、造るとそれなりの利便性はあるので、それは否定できないですけれども、造らないでいくという理由と、造らなかった時に影響が小さいということを説明していく。
会長	名古屋城のど真ん中に道路ひけと。
堀場副市長	そういうような計画を作りたいんですと出せば、その時の反対というのは当然ありますけども、今回の場合、造り始めて8割できました、計画もずっと都市計画決定から80年くらいという状況なんで、それを止めるということの難しさですよ。
会長	地下鉄ができてまって巨大な交通インフラ、どえらいでかいですよ。
堀場副会長	地域の人たちは、区画整理やって道路を自分たちも協力して造ってきた。それが当然先に行けるはずだと思ってたところで引き返すという話なので、言われるの当たり前でしょう。
会長	名古屋城だって皇居だってまっすぐ通れない。

世界の「AIOIYAMA」プロジェクト検討会議（第15回）会議記録

堀場副市長	それが名古屋市民のコンセンサスであり、行政の考え方であり、議会としての同意事項そういうことだと思いますよ。
緑政土木局長	そこはたぶん江戸時代から通れないという状況の中で、今回は通すという話が決まっていたけど止めるという難しさ。人口の減少とか周辺のインフラというのは状況が変化しているのは事実としてある。
堀場副市長	地元の人が思ってくれるといいですけど。
会長	思ってくれるようにファクトで示さなきゃいかん、現実にかうだと。
緑政土木局長	数字は地域の人にも説明していかないといけないので、また市長さんの方にご説明したいと思います。
堀場副市長	積み上げもあるので、市長さんの言われるように足りない部分をフォローアップして早めに固めて。
会長	ええものを造ってほしい、せっかくだで。名古屋の緑地の、その知恵だわ、こんなええもんができるならこっちのほうがええがやと。
堀場副市長	それが引き換えにならないから難しいんです。完全な引き換えにはならない。
事務局	次回の検討会議の予定でございます。開催時期は2月頃を予定しております。予定しております議題といたしましては、来年度予定についてと考えていますのでよろしく申し上げます。本日はどうもありがとうございました。
会長	<p>それでは、次回は2月に開催することとし、各作業部会においては、今後も引き続き着実に検討を進めていただきたいと思います。</p> <p>以上で、第15回検討会議を閉会します。ごくろうさまでした。</p>